

Cape to Cape Rally 2001

Take the long way home

Tekst en fotografie Arno Lingerak



Drie vrienden besloten de uitdaging aan te gaan: met een Mercedes Benz 220 diesel uit 1969 deelnemen aan de Cape to Cape Rally. Een barre tocht van de ijskoude Noordkaap tot het zuidelijkste puntje van snikheet Spanje. Op reis met 'Uncle Benz'. Het verslag van Arno Lingerak, deelnemer van equipe 1.





Met behulp van kaarten, satellietnavigatie en wegeborden reed de oude Mercedes-Benz 6.000 kilometer van de sneeuw naar de zon.

Ons grote avontuur begint - na een lange voorbereiding - op zondag 23 september 2001 als we 's morgens vroeg in Lichtenvoorde arriveren bij onze rallywagen. We zijn er klaar voor. De auto is al gekeurd en nu wordt de uitrusting (brandblusser, foliedeken e.d.) gecontroleerd. Alles moet perfect in orde zijn. Want de Cape Rally is een barre race tegen de klok waarbij, inclusief de heen- en terugtocht, in tien dagen tijd in totaal 12.000 kilometer wordt afgelegd. De rally zelf behelst de bijna 6.000 kilometer lange wedstrijdtocht van de Noordkaap naar Tarifa in Zuid-Spanje. De deelnemers mogen de route van noord naar zuid zelf bepalen. Maar zij moeten zich wel overal aan de geldende verkeersregels houden: een overtreding betekent diskwalificatie (de controle gebeurt door middel van een tachograaf). Montage van normale accessoires, zoals cruise control, is toegestaan, maar een extra grote tank bijvoorbeeld niet. Verder mag in principe met elke auto meegedaan worden. De rally is de afgelopen jaren dan ook met diverse moderne auto's gereden, maar met een klassieker was nog nooit meegedaan. Samen met mijn vrienden Eric Breed en John Broers besluit ik deze extra uitdaging aan te gaan. En omdat Eric voor zijn bedrijf dagelijks bezig is met Mercedes-Benz klassiekers was de keuze voor het merk niet moeilijk. Na lang wikken en wegen werd besloten tot een 220 diesel: het model 220 omdat het voor die tijd (1969) een zeer moderne auto was, en een diesel vanwege de actieradius van 800 kilometer.

Geen eenvoudige opgave • We maken kennis met de andere teams. Al snel wordt eens te meer duidelijk dat we niet voor een eenvoudige opgave staan: de andere auto's zijn zonder uitzondering groot, snel en nieuw. Beschikt onze auto over 65 pk, die van de andere teams hebben vaak meer dan het dubbele, soms zelfs het driedubbele vermogen. 's Middags om twee uur vertrekken alle deelnemers naar het Duitse Puttgarden om daar het pontje naar Denemarken te nemen. Maar het zit al meteen niet

mee: regen, files en derhalve grote ergernis. Frustratie ook, zeker als we horen dat sommige teams al in Denemarken zitten: een voorsprong van zo'n vier uur! Toch is het prettig om na de lange voorbereidingen eindelijk onderweg te zijn, en bovendien is de echte rit nog niet begonnen. En vervelen hoeven we ons ook niet. Om het thuisfront en belangstellenden op de hoogte te houden van onze verrichtingen hebben we een laptop en een digitale camera aangeschaft. Een mooie combinatie van oude en nieuwe





Kilometers lang geen sterveling te bekennen.

techniek: mailtjes versturen vanuit een 32 jaar oude Mercedes. Ja, we hebben het naar ons zin in ons huiskamertje voor de komende tien dagen. Tegen middernacht rijden we eindelijk de pont op. Op naar Kopenhagen en verder. De eerste kilometers zitten er op. Nog ruim 11.000 en we zijn weer thuis.

Zo doen we het: een van ons stuurt, een ander leest de kaart en de derde probeert wat te slapen op de achterbank. Maar de vermoeidheid slaat al gauw toe en tegen het ochtendgloren stoppen we in Zweden bij een tankstation om allemaal even een uiltje te knappen. In de loop van die dag komen we erachter dat Zweden echt gruwelijk lang is. Het noorden van Zweden kan best vijfhonderd kilometer worden ingekort, niemand die het merken zal. En daar komt bij dat de maximumsnelheid in Scandinavië lager ligt dan in de rest van Europa: 110 km per uur. Maar voor ons is dat eigenlijk gunstig, want wij moeten het niet van snelheid hebben. Ons motto is: geen tijd proberen te winnen, maar zo weinig mogelijk tijd verliezen. Maar het valt niet mee geconcentreerd te blijven als je uren achter elkaar exact 110 rijdt. En het vervelende is: op de terugweg, tijdens de echte rit, moeten we hier weer doorheen.



Haast of niet – rendieren trekken zich niets aan van het strakke tijdsschema.

Rendieren in de sneeuw • Eenmaal in Stockholm zijn we nog ongeveer duizend kilometer verwijderd van onze eerste echte slaappleaats, First Hotel in Skeftea. Daar komen wij dus, zoals dat heet, gesloopt aan. En we zijn de enigen niet. Een collega-team zit ook in dit hotel en is er niet veel beter aan toe. Na twee dagen in de auto is een warme douche een echte opkikker. We eten en slapen goed. Verder hebben we veel steun aan de mailtjes die binnen blijven stromen. Zodoende staan de volgende ochtend drie herboren Cape to Capers naast hun bed. De zon schijnt. Wat kunnen we ons nog meer wensen?

Later die dag kruisen we in Finland de poolcirkel en beginnen we de tankstations in kaart te brengen. Tijdens de rally zullen we Finland en Noorwegen vooral 's nachts doorkruisen en de tankstations hebben er veel beperktere openingstijden dan in Nederland. We moeten er natuurlijk niet aan denken hier midden in de nacht te stranden zonder diesel. Bij de volgende stop, in Akaslompola, blijken bijna alle teams te zijn neergestreken in het lokale restaurant. We eten rendierbiefstuk en drinken Lapin Kulta, het lokale bier. Tussen de teams woedt een hevige psychologische oorlog: iedereen heeft onderweg een fantastische afsnijroute ontdekt, maar niemand wil er iets over vertellen. De volgende dag maken we de fantastische tocht van Akaslompola (Finland) naar Honnigsvag (Noorwegen), de laatste stop, zo'n dertig kilometer voor de Noordkaap. Hoe noordelijker we komen, hoe meer sneeuw we zien. De lokale bevolking rijdt op een soort spikes, wij zullen het met winterbanden en in geval van nood met sneeuwkettingen moeten doen. Door de sneeuw, maar vooral ook door de kuddes van honderden rendieren die oversteken, schieten we niet erg op.

Als het misgaat ... • De dag daarop is de grote dag. Om drie uur 's middags staan we op het noordelijkste puntje van Europa en wachten we op het startsein. Er hangt een dikke mist en er is erg veel sneeuw gevallen. De organisatie vindt het niet verant-



Kilometers lang geen sterveling te bekennen.

techniek: mailtjes versturen vanuit een 32 jaar oude Mercedes. Ja, we hebben het naar ons zin in ons huiskamertje voor de komende tien dagen. Tegen middernacht rijden we eindelijk de pont op. Op naar Kopenhagen en verder. De eerste kilometers zitten er op. Nog ruim 11.000 en we zijn weer thuis.

Zo doen we het: een van ons stuurt, een ander leest de kaart en de derde probeert wat te slapen op de achterbank. Maar de vermoeidheid slaat al gauw toe en tegen het ochtendgloren stoppen we in Zweden bij een tankstation om allemaal even een uiltje te knappen. In de loop van die dag komen we erachter dat Zweden echt gruwelijk lang is. Het noorden van Zweden kan best vijfhonderd kilometer worden ingekort, niemand die het merken zal. En daar komt bij dat de maximumsnelheid in Scandinavië lager ligt dan in de rest van Europa: 110 km per uur. Maar voor ons is dat eigenlijk gunstig, want wij moeten het niet van snelheid hebben. Ons motto is: geen tijd proberen te winnen, maar zo weinig mogelijk tijd verliezen. Maar het valt niet mee geconcentreerd te blijven als je uren achter elkaar exact 110 rijdt. En het vervelende is: op de terugweg, tijdens de echte rit, moeten we hier weer doorheen.



Haast of niet – rendieren trekken zich niets aan van het strakke tijdsschema.

Rendieren in de sneeuw • Eenmaal in Stockholm zijn we nog ongeveer duizend kilometer verwijderd van onze eerste echte slaapplek, First Hotel in Skeftea. Daar komen wij dus, zoals dat heet, gesloopt aan. En we zijn de enigen niet. Een collega-team zit ook in dit hotel en is er niet veel beter aan toe. Na twee dagen in de auto is een warme douche een echte opkikker. We eten en slapen goed. Verder hebben we veel steun aan de mailtjes die binnen blijven stromen. Zodoende staan de volgende ochtend drie herboren Cape to Capers naast hun bed. De zon schijnt. Wat kunnen we ons nog meer wensen?

Later die dag kruisen we in Finland de poolcirkel en beginnen we de tankstations in kaart te brengen. Tijdens de rally zullen we Finland en Noorwegen vooral 's nachts doorkruisen en de tankstations hebben er veel beperktere openingstijden dan in Nederland. We moeten er natuurlijk niet aan denken hier midden in de nacht te stranden zonder diesel. Bij de volgende stop, in Akaslompola, blijken bijna alle teams te zijn neergestreken in het lokale restaurant. We eten rendierbiefstuk en drinken Lapin Kulta, het lokale bier. Tussen de teams woedt een hevige psychologische oorlog: iedereen heeft onderweg een fantastische afsnijroute ontdekt, maar niemand wil er iets over vertellen. De volgende dag maken we de fantastische tocht van Akaslompola (Finland) naar Honnigsvag (Noorwegen), de laatste stop, zo'n dertig kilometer voor de Noordkaap. Hoe noordelijker we komen, hoe meer sneeuw we zien. De lokale bevolking rijdt op een soort spikes, wij zullen het met winterbanden en in geval van nood met sneeuwkettingen moeten doen. Door de sneeuw, maar vooral ook door de kuddes van honderden rendieren die oversteken, schieten we niet erg op.

Als het misgaat ... • De dag daarop is de grote dag. Om drie uur 's middags staan we op het noordelijkste puntje van Europa en wachten we op het startsein. Er hangt een dikke mist en er is erg veel sneeuw gevallen. De organisatie vindt het niet verant-



De laatste loodjes wegen het zwaarst, maar bij aankomst is er champagne.

Als we ergens in Zweden rijden, berekenen we dat we nog 1.400 kilometer Scandinavië voor de boeg hebben, terwijl andere deelnemers zich die avond al inschepen op de boot van Denemarken naar Duitsland. Wij mogen blij zijn als we morgen bij zonsopgang de boot oprijden.

Een oudje met een ruilhart • De volgende ochtend om 8 uur hebben we Duitsland bereikt. De helft van de tocht ligt achter ons! Morgen aan het begin van de middag hopen we in Tarifa aan te komen. We zijn de afgelopen nacht redelijk doorgelopen. De boot in Rodbyhavn lag klaar, en na wat onderhandelen met een vriendelijke Deen mochten we als eerste de boot op, en dus ook als eerste weer eraf. Dat is een enorm voordeel omdat inhalen op de weg vanaf de boot de eerste twintig kilometer vrijwel onmogelijk is. De vermoeidheid begint ons parten te spelen. De stints (grotemannentaal voor de tijd dat je achter het stuur zit) worden korter: maximaal 2,5 uur. Daarna beginnen de ogen dicht te vallen. Maar de Benz houdt zich fantastisch en eigenlijk voor we het weten rijden we Hannover voorbij en kunnen we planken. We halen de 165 kilometer per uur. Niet slecht voor zo'n oudje met overgewicht en een ruilhart. De (splinternieuwe) Peugeot 806 die vorig jaar met de beker naar huis ging haalde hier 180. En zelf doen we het ook niet slecht waar het op efficiëntie aankomt. Op de boot hebben we binnen drie kwartier de auto opgeruimd, de olie gepeild, de ruiten en lampen gereinigd, tussen de truckers gedoucht, broodjes gekocht, gesmeerd en opgegeten én een sanitaire stop ingelast. Er zijn heel wat mensen die ons wat beter kennen maar dit niet zullen geloven!

Ja, we gaan als de brandweer, ondanks een lange file. Waarschijnlijk rijden we in de nacht Frankrijk door en Spanje in. Die avond finishen waarschijnlijk de eerste deelnemers al. Wij rijden om half een 's nachts Spanje binnen. En dan blijkt dat je in het land van bestemming nog zo'n 1.400 kilometer voor de boeg hebt. Die nacht blijkt het belang van een goede muziekeuze voor *on*

the road. Onze navigator en chauffeur zingen vrijwel onafgebroken luidkeels mee met artiesten die anders niet tot de favorieten behoren (André Hazes, bedankt!). En zo loopt het tegen negenen als we Granada passeren. De Spaanse *autopista's* liggen er verlaten bij, heel Spanje slaapt uit op zondagmorgen.

De auto houdt zich ook in de Spaanse hitte goed. Het enige wat we nu missen is airconditioning. Ja, een klassieker rijden heeft zo zijn charmes, maar bij buitentemperaturen van dertig graden is een airco geen overbodige luxe.

Het woord 'als' • Eindelijk dan, op 30 september van het jaar 2001 om precies tien over half twaalf, rijdt onze goede vriend 'Uncle Benz' over de streep in Tarifa. De ontvangst is geweldig. Alle andere teams staan ons op te wachten en hun enthousiasme is tot in Marokko te horen. Na de verplichte formaliteiten zijn we vervolgens de zee in gesprongen. Na dertig uur in de auto is dit beslist het lekkerste wat er is. Daarna wisselen we met alle andere deelnemers ervaringen uit. Het is heel vreemd, maar even later lijken de dertig kilometer naar het hotel er wel driehonderd te zijn, zo graag wil je douchen en slapen. 's Avonds rapporteert de jury. Zijn wij misschien gediskwalificeerd vanwege het ongeluk? Nee, dat niet. Maar we zijn wel laatste geworden. Onze tijd is 69 uur en 14 minuten en dat is niet eens zo slecht. Het snelste team heeft (met een BMW 525 tds) de afstand in 56 uur en 39 minuten volbracht. Dat een perfecte planning van tankstops en dergelijke onderweg belangrijk is, blijkt uit het tijdsverschil in de topdrie. Nummer twee is slechts elf minuten langer onderweg geweest dan de winnaar, en nummer drie kwam weer elf minuten later over de streep. Intussen hebben we wel bewezen dat een klassieker heel goed mee kan doen aan de Cape to Cape. Zelf denken we dat we zonder crash zeker op een vierde plaats waren geëindigd. Natuurlijk, dat blijft koffiedik kijken. Ach wat, we hebben vreselijk veel geluk gehad en de tocht mooi volbracht. Dus keren we tevreden huiswaarts. Maar het woord 'als' ligt ons voorgoed in de mond bestorven. **Portfolio**

